

# Боротьба з правопорушниками триває на кількох “фронтах”

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

– Які заходи вживаються для профілактики випадків крадіжок?



– З метою покращення стану організації збереження вантажів та майна залізниці спільно з працівниками транспортної міліції щомісячно проводилось обстеження станцій, вантажних дворів, контейнерних майданчиків, складів. Здійснено 510 таких обстежень, – розповідає начальник служби воєнізованої охорони Дмитро Дудаш. – Про виявлені недоліки поінформовано керівництво залізниці, розроблені заходи щодо їх усунення. Спеціалізованими групами здійснено 3137 виходів, у т.ч. спільно з працівниками міліції – 2362. Спільно проведено 2037 засідок.

– Де найбільше зареєстровано злочинів?

– Найбільш криміногенною була ситуація на станції Мукачєво, де було зафіксовано 22 крадіжки, у Сарнах – 16 крадіжок, у Здолбуніві та Ковелі – по 14, у Львові – 13 крадіжок. У Чернівцях та Чопі – по 9 крадіжок, у Івано-Франківську – 8. На станції Коропуж зафіксовано лише 6 випадків крадіжок, але сума завданих збитків становить 18,3 тис. грн. Тоді як, наприклад, у Чопі крадіжки завдали збитків на загальну суму 3,78 тис. грн.

– Що найбільше приваблює злодіїв?

– Останнім часом побільшало крадіжок металевих комплектуючих рухомого складу та матеріалів верхньої будови колії, пристроїв СЦБ і зв'язку. Злодії настільки знахабніли, що незабаром можуть добратися і до світлофорів. Наприклад, 5 січня минулого року на станції Львів затримано сторонню особу, яка викрала 3 головні та магістральні частини повітророзподільників на суму 3600 грн. 5 лютого на перегоні Здолбунів-Озеряни зафіксована групова крадіжка шести рейок Р-60 на суму 5,4 тис. грн. А 28 лютого на перегоні Кольчино-Мукачєво було здійснено крадіжку 120 метрів кабелю СППБ на суму 2,1 тис. грн. Усіх зловмисників, причетних до цих крадіжок, затримано. Таких прикладів можна навести чимало.

Загалом на великих станціях, у депо, вантажних дворах ми маємо змогу гідно протистояти злочинності, а ось на перегонах ситуація дещо гірша. На ділянках, віддалених від станцій та інших залізничних об'єктів, зловмисники крадуть рейки з під'їзних колій та інші деталі верхньої будови колії.

У багатьох випадках цьому “сприяють” колійники, які після проведення робіт не відразу забирають костилі, підкладки та ін. Ці деталі приваблюють злодіїв.

Метал залізничного походження ми виявляємо у пунктах прийому металевих брухту. Переважно у тих, що працюють нелегально. Минулого року спільно з працівниками міліції здійснено 237 перевірок пунктів прийому металобрухту, у семи випадках виявлено деталі, що належать залізниці.

За такого ставлення до роботи інших служб воєнізованої охорони і транспортної міліції не вдається запобігти багатьом крадіжкам, оскільки нас не так багато, щоб виставити пости біля кожної рейки. Важко потім і розкривати такі злочини.

– Одна з гострих проблем для залізниці – крадіжка дизпалива. Чи були випадки розкриття таких злочинів?

– Ще чотири роки тому ми взяли під свій контроль усі бази пального. Результат – не зафіксовано жодної крадіжки. Звичайно, є випадки крадіжок дизпалива на перегонах, але на перегонах наших людей мало і попередити такі розкрадання важко. Це питання знаходиться під



контролем у транспортної міліції.

– А як вдається впорядкувати хаотичний рух осіб через колії у нествановлених для цього місцях?

– Штрафами. Упродовж минулого року за ходіння по коліях у нествановлених місцях затримано й оштрафовано 5620 осіб на загальну суму 52,2 тис. грн. За самовільний проїзд у вантажних поїздах затримано й оштрафовано 180 осіб на загальну суму 3,3 тис. грн.

Проте ми також залишилися наодинці із цією проблемою. Головним чином тому, що право штрафувати за ходіння по коліях у нествановлених місцях мають начальники станцій, депо, а в колійному господарстві – бригадири та майстри. Але ніхто, окрім нас, не протистоїть порушникам. Усі перекладають це завдання на воєнізовану охорону. Якщо звернутися до історії залізниці, то коли я прийшов працювати у службу, а тут я працюю вже 30 років, людей на колії практично не було. Була жорстка дисципліна, був контроль з боку керівників усіх підрозділів. А зараз вони самоусунулися від цієї проблеми і це явище набуває знач-

них масштабів. Тому маємо ситуацію, коли на залізниці трапляється багато травмувань сторонніх осіб, чимало з яких завершуються летальними наслідками. Нам важко порозумітися на цю тему з керівництвом Ужгородської дирекції залізничних перевезень, яке вважає, що боротьба з ходінням по коліях у нествановлених місцях та знаходженням сторонніх осіб у парках станцій – завдання виключно воєнізованої охорони, а не начальників відокремлених підрозділів та їхніх заступників.

– У західній частині горловини приміського вокзалу станції Львів, починаючи з літа, працює пост, який не пропускає на перон вокзалу порушників правил поведінки на об'єктах залізниці та безквиткових пасажирів, котрі у такий спосіб намагаються обійти турнікети і потрапити на перон вокзалу. Чи застосовувалися подібні заходи на інших станціях?

– У грудні ми реорганізували нашу роботу – чітко розмежували роботу стрілецьких команд. Команди, які займаються охороною вантажів, працюють у парках станцій, а команду, яка займалася інка-

сацією, задіяли для охорони постів. На приміському вокзалі в години пік, тобто зранку і ввечері, особливо у п'ятницю та суботу, виставляємо пост зі службовою собакою, щоб безквиткові пасажирів не змогли потрапити до поїзда, оминувши квиткові каси. В інших містах, це важко зробити через специфіку розташування вокзалів.

– Кожного року у вагонах та локомотивах залізниці ваша



служба та митні й прикордонні органи виявляють контрабанду. Які позитивні напрацювання є у цьому напрямі роботи?

– Контрабанда на сьогодні – одне з найбільш актуальних питань для нас, оскільки найчастіше ми можемо виявити контрабанду під час її закладки у вагони. Коли ж вона до нас приїхала, то виявити її значно складніше. Минулого року ми виявили 4 факти спроб контрабандного переміщення товарів через державний кордон і один випадок – уже цього року.

Зараз ми зосередили свою увагу на прикордонних станціях. Наприклад, на станції Мостиська-II було проведено нараду і відпрацьовано заходи, скеровані на виявлення контрабанди. І від грудня минулого року на цій станції не виявили контрабанди ні стрільці воєнізованої охорони, ні митна та прикордонна служби.

– Як вдалося цього добитися?

– Річ у тому, що вагони обстежують одночасно кілька осіб: вагонник, працівник станції і стрілець воєнізованої охорони, кожен перевіряє вагони відповідно до свого фаху. Наприклад, працівник вагонного господарства краще знає будову вагона, ніж стрілець, де може бути ймовірне закладення контрабанди. Така перевірка сприяє запобіганню переміщенню контрабанди через державний кордон. Але це ще не всі заходи. На цій станції у березні планується закінчити будівництво оглядової вежі, з якої стрілець охорони зможе побачити усю панораму парку. Окрім того, буде огорожа і служ-

бова собака. Активізували роботу і на станції Ягодин, де були зафіксовані випадки закладення у вантажі контрабанди. Значно гірша ситуація із контрабандою у Закарпатті, зокрема, у Чопі, Батьово, Ужгороді. Тут бракує дієвих заходів з боку керівництва Ужгородської дирекції. Адже Мукачівський загін воєнізованої охорони власними силами не може все перекрити. Хлопці працювали дійсно добре. Навіть виявили контрабанду зброї, яку майор прикордонної служби намагався захопити у вагон з рудою. Щоправда, прикордонники пояснили, що це була навчальна ситуація. Але мені, як професіоналу відомо, що аналогічні навчання проводяться за іншою схемою: на пакеті зазначається слово “навчальний” або “макет”, а в пакет кладуть камінь, чи ще щось, але не бойову зброю, придатну до застосування.

– Які плани у роботі на 2010 рік?

– Плануємо закупити для пожежних поїздів мотопомпи. Хочемо закупити для Івано-Франківського та Мукачівського загонів автомобілі. Щодо ремонтів, то маємо намір перенести штаб Івано-Франківського загону до Хриплина, оскільки команда ми вже перевели. Там обладнаємо для роботи приміщення, але найосновніше те, що люди працюватимуть у місці, де ведеться серйозна вантажна робота.

А ще постановою Кабінету Міністрів України щодо порядку застосування зброї, прийнята 16 грудня на розширеному засіданні Уряду, значно допомогла нам у роботі. Раніше, здійснивши постріл під час охорони вантажу в парку станції, стрілець мав чимало проблем із прокуратурою: потрібно було пояснювати, на якій підставі стріляв тощо. У законі було лише прописано положення про застосування зброї під час охорони об'єктів, а вагони – це рухомий склад, вони до об'єктів не відносяться. Зараз чітко прописано, що стрілець під час охорони об'єкту і рухомого складу може застосовувати табельну зброю, а в окремих випадках, якщо стрільцю чи вантажу загрожує небезпека, має право відкривати вогонь без попереджувального пострілу.

Розмову вів Дмитро ПЕЛИХ  
Фото автора  
та з архіву газети